

第18回 全国街路事業

コンクール応募資料

平成18年3
月

事業の名称：福岡都市計画都市高速鉄道
ＪＲ九州鹿児島本線・篠栗線（箱崎・吉塚地区）
連続立体交差事業

実施都市名：福岡市

事業の目的

福岡市東区に位置する箱崎・吉塚地区は、従来から都心に向かう交通が多い地域であるが、東西方向の交通基盤が弱いばかりでなく老朽住宅密集地区の形成により防災上の危険をも抱えた地区となっていた。

また、JR九州鹿児島本線には、11箇所の踏切があり、最も踏切交通遮断量が多い新町1号踏切では、一日あたり約74,000台時の遮断量となっており、踏切事故も5年間で8回の事故が発生し、学童を含む7名が死亡している。

本事業はこうした背景を踏まえ、都市機能の充実や生活環境の改善を総合的に図るには、市街地整備と連動した東西交通ネットワークの強化が必要不可欠であったことから、安全で快適な都市生活を確保し地区交通の改善と市街地整備の一体的な推進を図る目的で延長約4.5 kmの鉄道と道路の立体交差化を実施した事業である。

事業概要 (1)

事業名 福岡都市計画都市高速鉄道
J R 九州鹿児島本線・篠栗線（箱崎・吉塚地区）
連続立体交差事業

事業箇所 鹿児島本線 東区筥松4丁目～博多区吉塚本町
篠栗線 博多区吉塚本町～東区社領2丁目

事業延長 延 長 約4.5km(鹿児島本線 約3.2km、篠栗線 約1.3km)
高架化区間 約3.7km(鹿児島本線 約2.6km、篠栗線 約1.1km)
盛土区間 約0.8km(鹿児島本線 約0.6km、篠栗線 約0.2km)

総事業費：約 2 4 5 億円

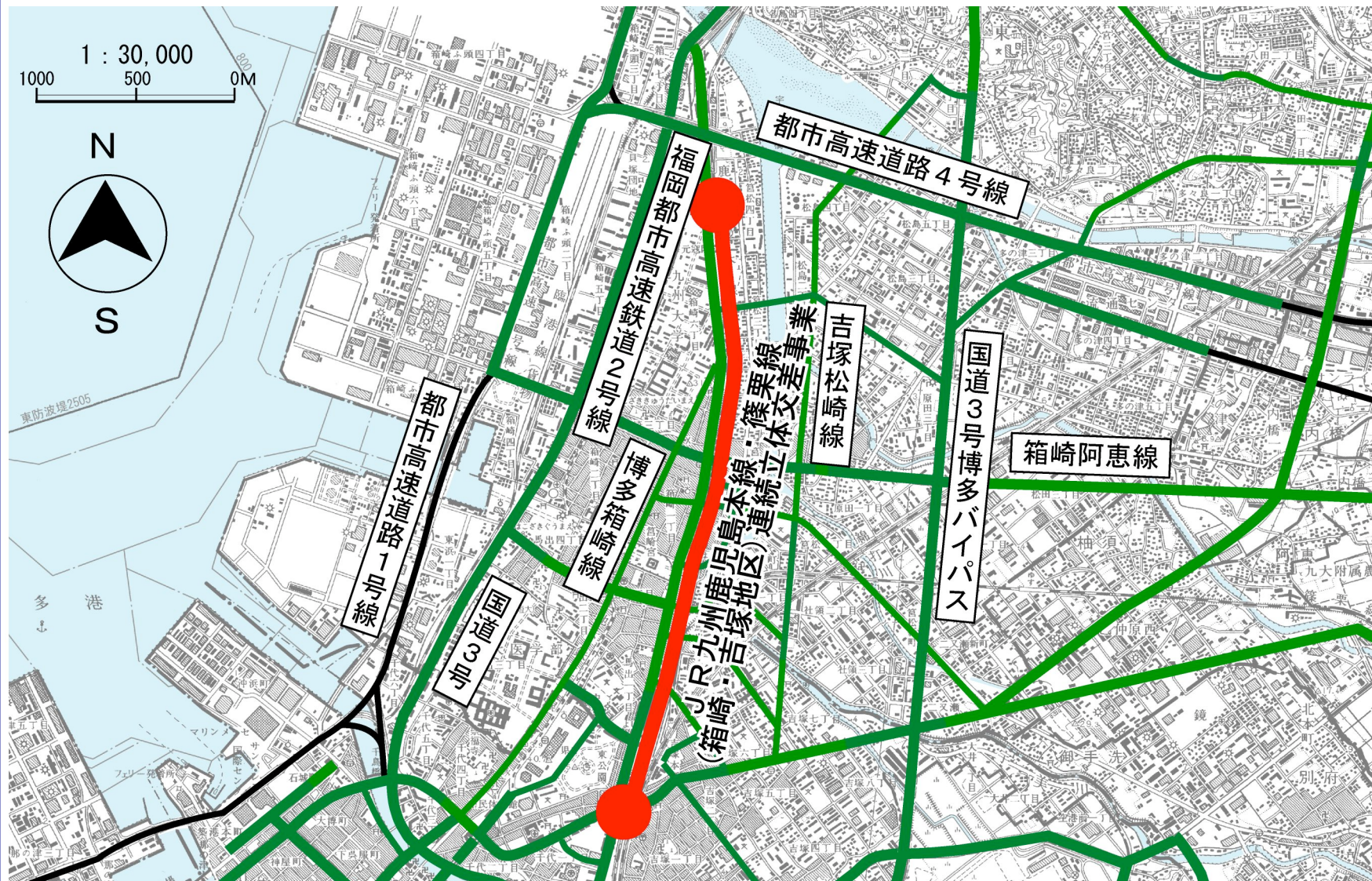
事業期間：平成 3 年度～平成 1 6 年度

事業概要 (2)

本事業は、JR九州鹿児島本線・篠栗線の福岡市箱崎・吉塚地区を中心に延長約4.5kmの区間において鉄道を高架化することにより、11箇所の踏切を廃止し、新たに都市計画道路4路線を含む21箇所で道路と鉄道の立体交差化を図った事業である。

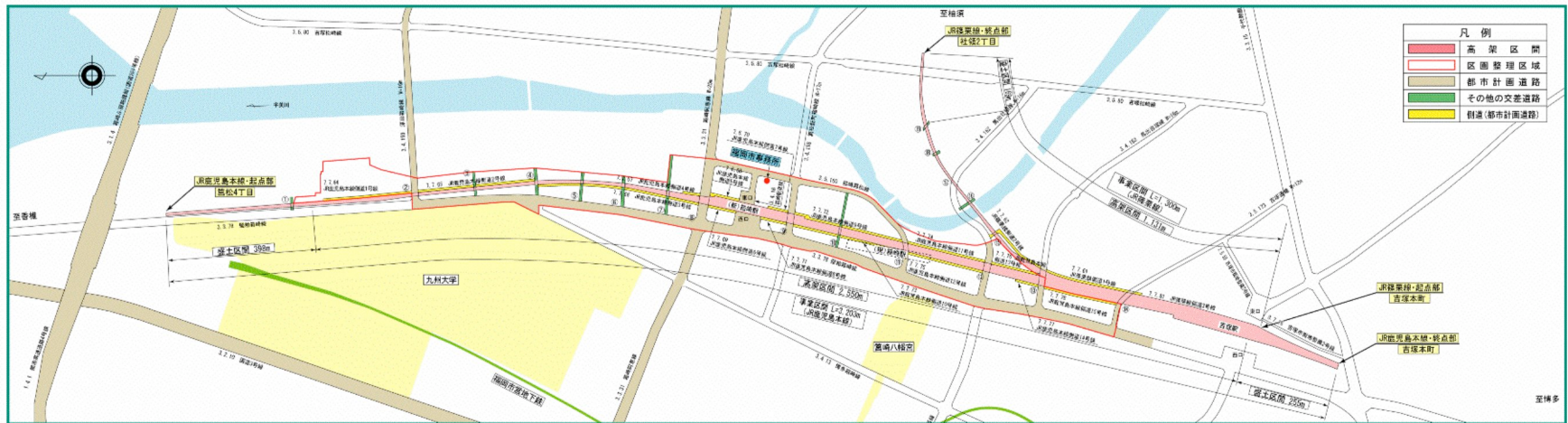
筥崎・吉塚駅部においては鹿児島本線2面3線の高架橋で、周辺景観との調和に配慮した駅舎デザインとしたほか、エスカレータやエレベータを設置することによりユニバーサルデザインを実現した。また、駅部に整備された東西の駅前広場や高架下を活用した自転車駐輪場、コミュニティ施設など、交通結節機能の強化とともに、地域住民と一体となった活力ある都市活動の拠点づくりに貢献している。

事業位置図

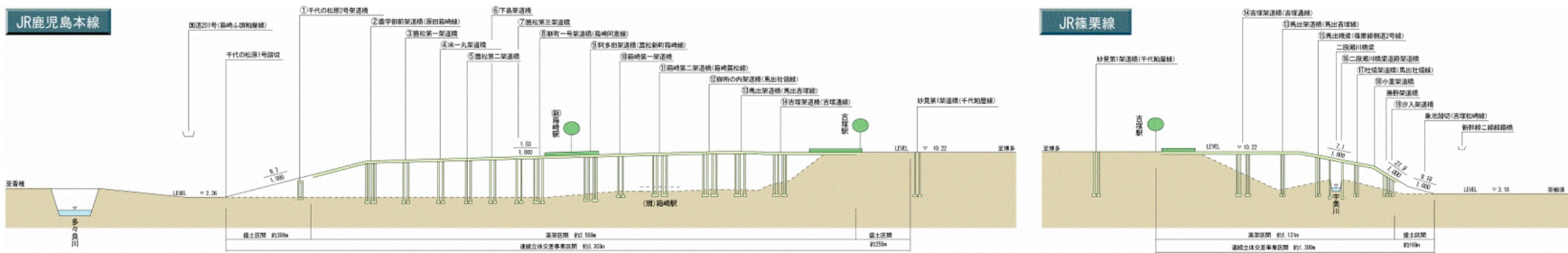


全体図（平面図・縦断面図）

平面図



縦断面図



R 九州鹿児島本線・篠栗線(箱崎・吉塚地区)連続立体交差事業の整備効果アピール資料

○事業概要

事業名：福岡都市計画都市高速鉄道

J R 九州鹿児島本線・篠栗線（箱崎・吉塚地区）

連続立体交差事業

事業箇所：鹿児島本線 起点：東区宮松4丁目～終点：博多区吉塚本町

篠栗線 起点：博多区吉塚本町～終点：東区社領2丁目

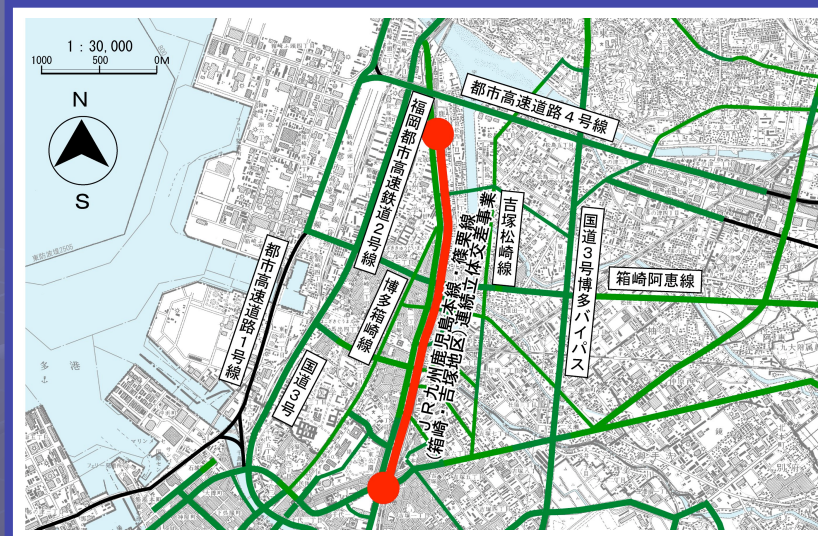
事業延長：延 長 約4.5km
(鹿児島本線 約3.2km、篠栗線 約1.3km)

高架化区間 約3.7km
(鹿児島本線 約2.6km、篠栗線 約1.1km)

盛土区間 約0.8km
(鹿児島本線 約0.6km、篠栗線 約0.2km)

総事業費：約245億円

事業期間：H3～H16年度



「整備効果」

- 踏切による待ち時間の解消。9.7時間⇒0時間
- 踏切りによる渋滞の解消。
1,013m⇒300m（約70%の改善）
- 踏切事故の解消。14件⇒0件
- 東西連絡時間の改善。
9.8分⇒4.6分（約50%の改善）
- 駅舎の整備により拠点性の向上。
沿線住民の半数近くが駅を使いやすくなったと
- 居住環境の改善。
沿線住民の4割以上が生活環境の向上を実感
- 高架下の有効活用。
自転車駐輪場、コミュニティ施設の充実
- 駅舎のバリアフリー化。
利用者の6割以上が駅舎の構造に満足
- 費用対効果（B/C）約1.3
事業前：S63.4 事業後：H1

事業中



事業完了後



事業中写真

平成年13月3月撮影



事業完了後写真（全線高架化完了）

平成16年4月撮影



J R 箱 崎 駅

平成17年4月撮影





踏切の改良

平成16年4月撮影



農学部前踏切



原田箱崎線



踏切りの改良

平成16年4月撮影



新町1号



箱崎阿恵線



踏切の改良

平成16年4月撮影



阿多田踏切



筥松新町箱崎線



踏切の改良

平成16年4月撮影



馬出踏切



馬出吉塚線